

Bilanz-Medienkonferenz der Hupac Gruppe

Verlagerung fortsetzen, Kombinierten Verkehr weiter fördern

Zürich, 7.5.2019 Gemäss einer Simulation des Schweizer Kombi-Operators Hupac fallen die Produktivitätsgewinne der NEAT geringer aus als erwartet. Um den Verlagerungsprozess nicht zu gefährden, sollten daher die Betriebsbeiträge bis zum vollständigen Ausbau des Güterverkehrskorridors Rhein-Alpen auf niedrigerem Niveau vorgesehen werden.

Die Hupac Gruppe hat ihr Verkehrsvolumen in 2018 um 21,4% gesteigert und ein zufriedenstellendes Geschäftsergebnis erzielt. Mit der Akquisition der ERS Railways ist Hupac erfolgreich in den Markt des maritimen Hinterlandverkehrs eingestiegen.

Positives Ergebnis

Im Geschäftsjahr 2018 konnte die Hupac Gruppe ihren Umsatz um 19,4% auf CHF 579,7 Mio. (EUR 502,1 Mio.) gegenüber dem Vorjahr steigern. Hauptfaktoren für das ausserordentliche Wachstum sind die positive Entwicklung im Kerngeschäft des Kombinierten Verkehrs durch die Schweiz, die Akquisition des Maritim-Operators ERS Railways und der Wegfall des negativen Sondereffekts des Rastatt-Unterbruchs im Vorjahr. Trotz des anspruchsvollen Marktumfelds bezüglich der Qualität der Bahninfrastruktur und der Leistung einzelner grosser Bahnen konnte Hupac ein Ergebnis von CHF 7,9 Mio. (EUR 6,8 Mio.) erwirtschaften. Dies bedeutet einen Rückgang von 29,1% gegenüber dem Vorjahr, entspricht jedoch den Erwartungen, da das Ergebnis durch einmalige Sondereffekte - vor allem Goodwill-Abschreibungen auf Akquisitionen - geprägt ist.

Neues Geschäftsfeld: maritimer Hinterlandverkehr

Erstmals konnte die Business Unit Maritime Logistics einen massgeblichen Beitrag zum Geschäftsergebnis der Hupac Gruppe leisten. Im Juni 2018 übernahm Hupac den Kombi-Operator ERS Railways BV mit Sitz in Rotterdam und Hamburg, inklusive einer 47-Prozent-Beteiligung an dem in Hamburg ansässigen Eisenbahnverkehrsunternehmen boxXpress. Mit dieser Übernahme stärkt die Hupac Gruppe ihre Position im maritimen Hinterlandverkehr – ein Segment, das in den letzten Jahren ein deutliches Wachstum verzeichnet hat und auch künftig ein gesichertes Potenzial aufweist, da die Globalisierung weiterhin starke Netzwerke zwischen den Häfen und dem Hinterland benötigt.

Die ERS Railways wird Schritt für Schritt zum Brand der Hupac Gruppe für maritime Verkehre ausgebaut. Während das Unternehmen heute auf Verbindungen innerhalb von Deutschland fokussiert, wird das Leistungsspektrum ab Mitte des laufenden Jahres auf die Westhäfen mit Verbindungen zwischen Rotterdam und Süddeutschland ausgeweitet. Im Geschäftsjahr 2018 trug die ERS Railways mit 190.000 TEUs bzw. 92.000 Strassensendungen zum Gesamtvolumen der Hupac Gruppe bei und erwirtschaftete ein erfreuliches Ergebnis.

Wachstum transalpin: erfolgreiche Verkehrsverlagerung

Sehr erfreulich entwickelte sich auch das Segment des transalpinen Verkehrs durch die Schweiz. Im Vergleich zum Vorjahr konnte die Hupac Intermodal AG 67.000 Strassensendungen zusätzlich auf die umweltfreundliche Schiene verlagern, was einem Zuwachs von 14,4% entspricht. Knapp die Hälfte davon entfällt auf die Rückgewinnung der Volumenverluste durch die siebenwöchige Sperrung der Rheintalstrecke

im August/September 2017. Bereinigt um den Rastatt-Effekt konnten die Verkehrsmengen im transalpinen Verkehr durch die Schweiz um etwa 8% gesteigert werden. Wachstumsträger war erneut das Segment der Sattelaufleger. Diese Verkehre stiegen gesamthaft um 45%. Auf der Lötschberg/Simplon-Achse, welche den Transport von Sattelauflegern mit 4-Meter-Profil ermöglicht, konnte das Volumen sogar verdoppelt werden. Mit der Eröffnung des Vier-Meter-Korridors via Gotthard-Basistunnel und der Anbindung des Terminals Busto Arsizio-Gallarate per Ende 2020 wird Hupac einen weiteren grösseren Beitrag zur Verkehrsverlagerung leisten können.

NEAT: Produktivitätssteigerungen nur teilweise erreichbar

Zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels ist erkennbar, dass die seinerzeit avisierten Produktivitätsverbesserungen für den alpenquerenden Kombinierten Verkehr nur zum Teil erzielt werden können. Zwar werden durch den Wegfall der Doppeltraktion auf den Bergstrecken die Bahnkosten reduziert, und dank längerer Züge können per 2021 mehr Ladeeinheiten pro Zug befördert werden. Gegenüber den heutigen Betriebsbeiträgen, die per 2024 auslaufen, verbleibt jedoch eine erhebliche Lücke, welche den Kombinierten Verkehr gegenüber der Strasse verteuert und somit die Verkehrsverlagerung gefährdet.

Folgende Faktoren schmälern die Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs auf dem Korridor Rhein-Alpen in den kommenden Jahren:

- Die Anschlussstrecken in Deutschland sind auf eine Zuglänge von 690 statt 740 Meter beschränkt. Mit einem vollständigen Ausbau des Korridors Rhein-Alpen ist frühestens 2030 zu rechnen.
- Auf einigen Strecken bestehen weiterhin Steigungen, die eine kostenintensive Doppeltraktion erfordern: via Domodossola beträgt die Steigung 26‰, via Chiasso 15-17‰, während als Obergrenze für Flachbahnen Werte zwischen 10 und 12,5 ‰ gelten. Als Zeithorizont für den Ausbau der Strecke Lugano-Chiasso wird 2050 genannt.
- In Italien muss die Möglichkeit des Verkehrs von Zügen mit einem Gewicht von über 1600 Tonnen geprüft werden, da die elektrischen Unterstationen derzeit keine höheren Zuggewichte erlauben.
- Durch nicht-synchronisierte Fahrpläne zwischen der Schweiz und den Nachbarländern wird der Zeit- und folglich Produktivitätsgewinn des Gotthard-Basistunnels an den Grenzen zunichte gemacht.
- Wegen der täglichen Störungen und der geplanten Grossbaustellen auf dem Korridor Rhein-Alpen (Rheintalstrecke, Raum Emmerich-Oberhausen) ist über das Jahr 2030 hinaus mit suboptimalen Betriebsbedingungen mit kostenintensiven Umleitungen und Fahrzeitverlängerungen zu rechnen.

Verkehrsverlagerung: weitere Betriebsbeiträge ab 2024 erforderlich

Seit Jahren bereitet sich Hupac auf die vom Parlament beschlossene Abschaffung der Betriebsbeiträge für den Kombinierten Verkehr per Ende 2023 vor. Geringere Produktionskosten und mehr Payload pro Zug heisst die Devise, um den Wegfall der Fördermittel zu kompensieren, ohne an Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Strasse zu verlieren.

Die Hupac rechnet damit, dass per 2024 die Hälfte der heutigen Betriebsbeiträge – rund CHF 110 Mio. für den gesamten transalpinen Kombinierten Verkehr – kompensiert werden können, in erster Linie durch die Nutzung verbesserter Zugparameter. Auch die vom Bundesamt für Verkehr vorgesehene Senkung der Trassenpreise ab 2021 reduziert die Belastung des Güterverkehrs; sie reicht jedoch bei Weitem nicht aus, um die per 2024 wegfallenden Betriebsbeiträge für den alpenquerenden Kombinierten Verkehr zu kompensieren. „Die Trassenpreise der Schweiz sind weit entfernt vom europäischen Benchmark, welcher gegenwärtig durch die Trassenpreisverbilligungen in Deutschland und den Niederlanden sogar noch weiter

sinkt“, erklärt Hans-Jörg Bertschi, Präsident des Verwaltungsrats der Hupac AG, anlässlich der Bilanz-Medienkonferenz der Hupac Gruppe.

„Um die positive Dynamik der Verkehrsverlagerung fortzusetzen, sollten die Betriebsbeiträge der Schweiz auf niedrigerem Niveau bis ca. 2030 zur Überbrückung der bestehenden Defizite vorgesehen werden“, schlägt Bertschi vor. Erst nach dem vollständigen Ausbau des Korridors Rhein-Alpen und nach Wiederherstellung eines reibungslosen Verkehrs auf einer störungsfreien Infrastruktur kann der Kombinierte Verkehr die vollen Produktivitätsvorteile der NEAT nutzen und eigenwirtschaftlich bestehen.

Investitionen in Rollmaterial, Terminals und Digitalisierung

Hupac investiert konsequent in das weitere Wachstum ihrer Geschäftstätigkeit. Die Investitionen in Sachanlagen haben 2018 mit CHF 71,3 Mio. deutlich zugenommen. Die Wagenflotte wurde um 16% auf 6.891 Module erhöht. Im Fokus der Beschaffungspolitik standen 48-Fuss-Containertragwagen und Taschenwagen T3000.

Zentraler Faktor für die Entwicklung des Kombinierten Verkehrs sind die Umschlagterminals. Hupac verantwortet den Betrieb von einem Dutzend Terminals in der Schweiz, Italien, Deutschland, Belgien und den Niederlanden über eigene Betreibergesellschaften oder aktive Beteiligungen. Um Kapazitäten für das weitere Wachstum zu sichern, verfolgt Hupac gemeinsam mit Partnern die Terminalprojekte Milano Smistamento, Piacenza und Brescia in Italien, Gateway Basel Nord in der Schweiz und Brwinów/Warschau in Polen mit Fertigstellungen bis 2023. Im vergangenen Jahr hat sich Hupac am Terminal RTC Geleen (NL) beteiligt, während im laufenden Jahr die Beteiligung am Terminal Novara CIM von 3,5% auf 47,5% erhöht wurde. Im Sommer 2019 wird die italienische Tochtergesellschaft Hupac SpA den Betrieb des Terminals Pordenone im Nordosten Italiens aufnehmen.

Umfangreiche Ressourcen fliessen auch in die digitale Transformation des Unternehmens. „Per Ende 2019 stellen wir allen Kunden den ‚Hupac Train Radar‘ für die Verfolgung ihrer Sendungen zur Verfügung“, kündigt Beni Kunz, CEO der Hupac Gruppe, an. Basierend auf Zugdaten aus GPS und anderen Quellen werden verlässliche Ankunftsprognosen erarbeitet und den Kunden dynamisch zur Verfügung gestellt. Weitere Resultate der Digitalisierungsagenda der Hupac sind OCR-Gates in den Terminals, ein zuverlässiges Kapazitätsmanagement für die Beladung der Züge und eine integrierte Booking-to-Billing-Plattform.

Neue Märkte, neue Produkte

Im Kerngeschäft des transalpinen Verkehrs durch die Schweiz hat die Hupac Intermodal im vergangenen Jahr die Frequenz zahlreicher Züge erhöht und verschiedene neue Verbindungen eingeführt. Insgesamt wurde das Netzwerk der Business Unit Shuttle Net um 20 Rundläufe pro Woche gestärkt. Weitere 5 Rundläufe pro Woche wurden bereits in den ersten Monaten des laufenden Jahres zwischen Karlsruhe und Busto Arsizio eingeführt. Zu den interessantesten Entwicklungen zählt die Zulassungen von Sattelaufliegern P386 auf der Verbindung Antwerp ⇄ Barcelona und die Aufnahme von Verkehren ab dem leistungsstarken Terminal Köln Nord. Weitere Massnahmen sind die Stärkung des Angebots für 4-Meter-Sattelaufleger zwischen Hannover bzw. Zeebrugge und Novara. Auf der Ost-West-Achse konnte die Frequenz der Züge Antwerpen ⇄ Schkopau/Schwarzheide und Duisburg ⇄ Polen erhöht werden. Über die Hubs Wien und Budapest wurde Südosteuropa mit Destinationen in Rumänien, Bulgarien, Serbien und die Türkei an das Shuttle Net der Hupac Intermodal angebunden.

Positiv entwickelte sich auch die Business Unit Company Shuttle mit einem Verkehrsvolumen von 41 wöchentlichen Rundläufen (Vorjahr: 32) im Auftrag einzelner Transportunternehmen. Diese übernehmen das

Auslastungsrisiko der sogenannten „Company Shuttles“ und übertragen die Organisation und den Betrieb der Züge an Hupac Intermodal als Operateur.

Für die Business Unit Maritime Logistics plant das Tochterunternehmen ERS Railways neue Verbindungen zwischen Rotterdam und München und Nürnberg sowie eine Angebotsverdichtung auf der Verbindung Rotterdam ⇄ Kornwestheim. Insgesamt sollen per Mitte 2019 sieben neue Rundläufe pro Woche eingeführt werden.

Ausblick 2019: 1 Million Strassensendungen als Ziel

In den ersten vier Monaten des Jahres verzeichnete die Hupac Gruppe ein ausserordentliches Verkehrswachstum von 28%. Diese positive Entwicklung ist zu einem überwiegenden Teil auf die Volumen der ERS Railways zurückzuführen, welche im Juni 2018 in die Hupac Gruppe eingetreten ist. Die Verkehrsentwicklung der Hupac Intermodal blieb mit einem Wachstum von 3% leicht hinter den Erwartungen zurück.

Gesamthaft erwartet Hupac für 2019 eine Stabilisierung der Verkehrsnachfrage als Folge der Konjunkturabschwächung. „Wir gehen davon aus, dass wir im laufenden Jahr trotz sich abzeichnender Wirtschaftsstagnation ein Verkehrswachstum im hohen einstelligen Prozentbereich erzielen und somit eine Million Strassensendung erreichen können“, so Beni Kunz.

Auch 2019 ist mit Belastungen durch Baustellen zum Ausbau der Zulaufstrecken zum Gotthard-Basistunnel zu rechnen. Kunz: „Mit der Inbetriebnahme des Vier-Meter-Korridors via Gotthard und Ceneri per 2021 erwarten wir deutlich mehr Effizienz und Zuverlässigkeit zugunsten der weiteren Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene.“

Über Hupac

Hupac ist der führende Netzwerkbetreiber im intermodalen Verkehr Europas. Das Angebot umfasst 130 Züge täglich mit Verbindungen zwischen den grossen europäischen Wirtschaftsräumen und bis nach Russland und Fernost. Die Hupac AG wurde 1967 in Chiasso/Schweiz gegründet. Die Hupac Gruppe besteht aus 19 Unternehmen mit Standorten in der Schweiz, in Italien, Deutschland, den Niederlanden, Belgien, Polen, Russland und China. Das Unternehmen beschäftigt 526 Mitarbeitende, verfügt über 6.900 Wagenmodule und betreibt effiziente Terminals an wichtigen europäischen Standorten.

Medienkontakt

Irmtraut Tonndorf Director Communications & Marketing
Tel. +41 58 8558020 itonndorf@hupac.com